



LUNDS
UNIVERSITET

HT 2007

Rättssociologiska enheten
RÄSX02 Rättssociologi: Allmän kurs 61-90 hp
Kandidatuppsats

Hur påverkar hastighetskamerorna längs vägarna människors beteende i trafiken?

Handledare: Karsten Åström
Examinator: Annika Rejmer

Författare: Therese Sjöberg

Innehållsförteckning

1. Inledning	s. 5-6
2. Syfte och forskningsfråga	s. 6
3. Tidigare forskning	s. 6-7
4. Metod	s. 8
4.1. Samtalsundersökning	s. 8
4.2. Frågeundersökning	s. 8-9
4.3. Undersökningens utformning och genomförande	s. 9-10
5. Presentation av teori	s. 10
5.1. Den hierarkiska övervakningen	s. 10-11
5.2. Den normaliserande sanktionen	s. 11-12
5.3. Examen	s. 12
6. Resultatredovisning av intervjun	s. 12-15
7. Analys utifrån Foucaults teori angående disciplin	s. 15-20

Egna kommentarer

Källförteckning

Bilagor

Sammanfattning

Hastighet är den största enskilt bidragande orsaken till att personer dödas och skadas i trafiken den är också en stor bidragande orsak till att olyckor inträffar. I åtgärder mot detta och i ett led mot nollversionen har staten satt upp trafiksäkerhetskameror längs ett antal av våra vägar. Detta för att få ner hastigheten och på så vis göra trafikmiljön säkrare.

Vilken verkan har dessa kameror, som stat påtvingat medborgarna, i verkligheten? Enligt undersökningen verkar de flesta anpassa sitt beteende när det finns en uppenbar risk att kameran ser dem. När de är utom blickfånget för kameran är det många som gasar upp för att sedan bromsa inför nästa kamera. Vissa har dock givit sin åsikt om att de håller hastighetsbegränsningen oavsett om där finns en kamera som övervakar dem. En intressant tendens som kan utläsas är att människor är mer benägna att hålla hastigheten på sträckor med lägre hastighet. Det verkar som om en direkt synlig fara skulle göra att de sänker hastigheten. Annars verkar det vara ekonomiska sanktioner eller förlust av körkort som skrämmer till lydnad. Om man applicerar detta resonemang på Foucaults teori om disciplin kan man tydligt se att övervakning ger ett ”bättre” beteende. Man strävar efter att få ett homogent allmänt korrekt beteende som hela samhället tjänar på.

Staten utövar makt i enlighet med Foucaults tankar om disciplin. Kameror tar kort på de som överträder hastighetsbestämmelser, gör dem synliga. De kategoriseras genom att man ser till situationen de befunnit sig i när de begick överträdelsen. Utifrån en jämförelse med andra som tidigare överträtt hastighetsbegränsningar får man sedan ett straff proportionerligt till gärningen i form av penningböter. Förhoppningsvis ska straffet få lagöverträdarna att avskräckas från att göra om det och på så sätt anpassa sig till det ”rätta” beteendet. Stats sätt att hantera situationen stämmer väl överens med Foucaults tankar utan när det kommer till straffet då Foucault i stället förespråkar belöning. En belöning skulle locka syndare att rätta sig in i ledet.

Genom vetskapen om att man är övervakad kanske beteendet tillslut stävjas och man internaliserar de regler kring hastighet som finns.

Summary

Speed is particularly the biggest cause of dead and damages in traffic. It's also a determining cause to accidents. To provide this and to frame the "nollversion" has the Swedish government placed several cameras to control the speed along roads. They hope the cameras will lower the speed and in that way make the roads more safe.

What effect has these cameras on the citizens? According to the examination it seems that most of the citizens adjust their behaviour when there's an obviously risk of being observed by a camera. When they no longer are being observed there's many who accelerate just to then lower the speed in front of the next camera. Some of the persons in the examination has however explained that they follow the speed limit irrespectively of the cameras. As the conclusion of the examination, the citizens is more anxious to keep the "right" speed on roads with lower speed limit. It seems like a visible danger is lowering the speed. Otherwise it appears that the economic sanctions and the risk to lose the driving-license frighten people to obedience. If you use the theory of Foucault about discipline it's obviously that supervision provide a better behaviour. The ambition is a homogeneous correct behaviour that serve the whole society.

The government exercise power according to the thought of Foucault and his theory of discipline. The cameras catches the person that speeding and in that manner makes him visible. They are being categorized after the situation they are in when they exceeded the speed limit. In compare with others that also have exceeded the speed limit you get a punishment in proportion to the crime you committed. Hopefully the punishment will frighten the citizen from committing new crimes and instead adjust to the "right" behaviour. The government's measures are according to the thought of Foucault, except when it comes to the punishment. Foucault would rather see rewards than punishment to make criminals adjust to the "right" behaviour.

The knowledge of the cameras and the supervision may eventually correct the behaviour and the rules about speed limit will be accepted.

1. Inledning

Trafiken är ett område som är hårt reglerat. Skulle det inte finnas trafikregler skulle ett kaos uppstå på vägarna. Hastighetsbestämmelser är en viktig del i dessa trafikregler. En allmän regel om hastighet är formulerad på så sätt att hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Föraren ska även ta hänsyn ..”till väg-, terräng-, väderleks-, och siktförhållanden.”¹ Även ta hänsyn till fordonets sikt samt övrig trafik. Hastighet får aldrig vara högre än att förare har kontroll och att förare kan stanna på den väg som hon/han kan överblicka. Finns vidare specifika bestämmelser för vilken hastighet som ska råda för vissa typer av vägar.² För att kontrollera efterlevnaden av dessa bestämmelser om hastighet övervakas vägarna med automatiska fartkameror.³

Kamerorna är en del i den rådande nollversionen. Nollversionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarlig till följd av olyckor i vägtrafiken.⁴ Om alla höll hastigheten skulle drygt 100 liv sparas varje år.⁵ Alldeles för höga hastigheter är orsaken till att många dör av krockvåldet vid en olycka. Det är hastigheten i kollisionsögonblicket som är helt avgörande för hur svårt man skadas i en trafikolycka. Hög hastighet bidrar också till att olyckor inträffar.⁶ Hastighet är den mest enskilt bidragande orsaken till att personer dödas och skadas i trafiken.⁷ Man kan alltså tydligt se att hastigheten är farlig och dödande. Hastigheten har minskat med 5-6 km/h på sträckor med fartkameror som har testats.⁸ Genom att hastighetskameror får ner hastigheten ger det en ökad trygghet och färre olyckor.⁹ 880 kameror sparar cirka 20 liv per år.¹⁰ Samtliga kameror har både kamera och laser och fungerar både dag och natt hela året runt, de är direktuppkopplade till polisen. Det är endast fordon som överträder hastighetsbegränsningen som fotas.¹¹ Kameror ska verka preventiv och vara avskräckande.

Det finns bestämmelser om hur trafikanterna ska informeras om att det finns kameror längs vägen. I början av 2006 kom ett nytt vägmärke om trafiksäkerhetskameror som betyder att automatisk kamera eller motsvarande används på plats eller vägsträcka för övervakning, beskattning eller avgiftsbeläggning av trafiken.¹² Märket innebär också att registrering av personuppgifter kan ske enligt personuppgiftslagen (1998:201), lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller annan registerlag. Om anvisningen gäller en längre sträcka ska sträckans längd anges på en tilläggstavla. Märket ska upprepas med lämpligt avstånd. Alla

¹ 3 kap. 14 § Trafikförordningen (1998:1276)

² 3 kap. 17 § Trafikförordningen (1998:1276).

³ Det finns en rad olika benämningar på dessa kameror, jag kommer för att få en mer lättläst text att variera dess benämning. I redovisning av undersökningen kommer de uttryck som undersökningspersonerna använde att användas och i övrig text kommer benämningen som sagt variera från kameror till automatiska hastighetskameror.

⁴ Information om nollversionen www.vv.se/templates/pages3_630.aspx samt Prop. 2003/04:160 samt http://publikationswebbutikenvv.se/upload1070/88825_saker_trafik_nollvisionen_pa_vag_utg_3.pdf

⁵ Broschyr från vägverket som finns på Internet:

www.vv.se/filer/18038/r%C3%A4H%20hastighet%20kan%20r%C3%A4dda%20liv.pdf

⁶ Vägverkets hemsida, www.vv.se/templates/page3_561.aspx

⁷ Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet, s. 36.

⁸ Vägverket Vintergatan 2007 s. 3.

⁹ Vägverkets hemsida, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1610/88502_hastighetskameror_for_okad-sakerhet.pdf

¹⁰ Vägverkets fakta om trafiksäkerhetskameror, www.vv.se/templates/page3_1596.aspx

¹¹ Ibid.

¹² Vägmärkesförordningen (märket motsvarar märke 1.4.35 i VMF 1978:1001) samt Vägverkets information om nytt vägmärke för automatisk trafikövervakning, www.vv.se/templates/page3_15970.aspx

kameror ska placeras synliga och vara väl skyltade.¹³ Man vill genom detta avskräcka från fortkörning. Varje trafikamera behöver dock inte märkas ut. Vägmärket ska även användas när mobila trafiksäkerhetskameror används.¹⁴

Det är endast föraren som kan bötfällas med penningböter.¹⁵ Till detta krävs ett foto på registreringsskylten samt på förarens ansikte för att kunna identifiera föraren. En utredare hos polisen jämför sedan fotot från fartkameran med foto på ägaren för det fordon som registrerats, kortet inhämtas från körkortsregistret eller passregistret.¹⁶ Om det bedöms att ägaren och föraren liknar varandra sänder utredaren ett brev till personen i fråga och begär att han eller hon ska erkänna hastighetsöverträdelsen. Om så sker skickas ett bötesinbetalningskort. Om föraren inte skulle vara ägaren fortsätter en jämförelse av kamerafotot med körkortsbilder på andra lämpliga personer i hushållet.

2. Syfte och forskningsfråga

Alla som vistas på vägarna har säkert någon gång undrat över andras såväl som eget beteende i trafiken. Man förfäras var och varannan dag över situationer i trafiken. Ibland kan jag vara förvånad över att det inte sker fler olyckor än det faktiskt gör. Beteende i trafiken är något som jag länge funderat över och på senare tid framför allt uppmärksammat vårt beteende när det gäller hastighetskameror. Hur påverkar dessa kameror vårt beteende i trafiken?

Studien har avgränsats till att enbart se till biltrafik med andra ord har yrkestrafiken lämnats därhän.

3. Tidigare forskning

Det har tidigare skrivits en hel del om ämnet. En D-uppsats i kriminologi *Trafikbrott – en intervju* vid Stockholms universitet från VT -07, författad av Heléne Haglund, undersöker synen på trafikbrott hos män i alla åldrar genom att enbart intervjua män. Den studien redovisar främst undersökningspersonernas reflektioner om trafikbrott bl.a. fortkörning samt åtgärder mot dessa brott däribland hastighetskameror. C-uppsats i kriminologi *Trafikpolisens syn på fortkörning – en intervjustudie* vid Stockholms universitet från HT -06 även denna författad av Heléne Haglund riktar in sig på just vad titeln beskriver, trafikpolisens syn på fortkörning.

Utvärdering och analys av trafiksäkerhetskameror – Riksväg 50 E länsgräns –Åsbro, en av vägverkets publikationer 2007:16, påvisar effekter av hastighetskameror avseende medelhastighet och hastighetsbeteende. Ytterligare en publikation från vägverket, *Resultat från 2006 års trafiksäkerhetsenkät* 2006:106, redovisar en enkätundersökning. Undersökningen skickades ut till 10 500 stycken slumpmässigt valda personer i åldrarna 15-84 år. Den innehåller bland annat statistik gällande attityder angående hastighetskameror. *Säker trafik - Nollversion på väg*, publicerad av vägverket, beskriver kortfattat målet med säkerheten i vägtrafiken, denna skrift inkluderar hastighetskameror som en del i denna version.

¹³ Vägverkets fakta om trafiksäkerhetskameror, www.vv.se/templates/page3__1596.aspx

¹⁴ Vägverkets information om nytt vägmärke för automatisk trafikövervakning, www.vv.se/templates/page3__15070.aspx

¹⁵ Vägverkets information om rättsäker hantering av trafiksäkerhetskameror, www.vv.se/templates/page3__15968.aspx

¹⁶ Ibid.

Vägverkets presentation om vad allmänheten tycker om hastighetskamerorna utifrån postala enkäter maj 2005 gör en kartläggning av kunskaper om och attityder till automatisk hastighetsövervakning med kamera. Enkäter gick slumpmässigt ut till 2000 personer i Sverige mellan 18-84 år.¹⁷ Vägverkets *Underlagsrapport* 2003:101 innehåller statistik gällande fortkörning som sedan sammankopplas till hastighetskameror. Broschyren från vägverket, *Rätt hastighet kan rädda liv*, informerar om hastighet och vilken betydelse denna har för trafiksäkerheten.

I studien *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet* av Måns Svensson tas ökad trafikövervakning och strängare sanktioner upp till diskussion som två möjligheter till att öka efterlevnaden av trafikregler. Av särskilt intresse uppmärksammar studien sociala normer, attityder samt individuella omdömet när det gäller fortkörning och hur man kan påverka människors beteende.

Enligt studien ”strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet” menar dess författare Måns Svensson att det stora antalet hastighetsöverträdare sker av misstag och att de inte begås av brottsbenägna personer.¹⁸ I stället spelar avsaknaden av sociala normer in. En TIPB-modell bekräftar att dessa misstag består av brister i attityder eller normer.¹⁹ Om de sociala normerna är tillräckligt starka avskräcker de individen från att begå dessa misstag. Författaren menar dock att just påverkbarheten på hastighetsöverträdelse är större än exempelvis rattonykterhet och bältesbrott som han jämför med.²⁰ Författaren menar att ”Svenska bilförare inte känner några affektiva obehag av att bryta mot hastighetsbegränsningarna och de har dessutom svårt att utifrån sitt omdöme (förmågan att resonera rationellt) motivera varför de skall sänka hastigheten.”²¹ I stället bedömer den svenska bilföraren situationen efter eget tyckande. I studien presenteras en siffra på 90 % av de svenska bilförarna som skulle vara mottagliga för ökande kontroller och skärpta sanktioner, detta då såväl obenägna som delvis obenägna att begå brott är påverkbara.²² Författaren använder tre kategorier, individer som är obenägna att begå brott vilket straffhotet har mindre betydelse i förhållande till de sociala sanktionerna, denna kategori har ofta starka band till samhället menar författaren och på så vis mycket att förlora. Den andra gruppen är individer som delvis är benägna att begå brott, denna grupp är mycket påverkbara gällande sanktioner. De kommer i sin rationella avvägning till en ”tipping point” då risken för att bli upptäckt och risken för bestraffning ses som alltför kostsam. Ökad kontroll och strängare sanktioner avskräcker denna grupp. Ofta handlar det om att man i denna grupp kanske har respekt för större delar av den rättsliga ordningen men i vissa delar handlar man efter eget huvud. Den tredje och sista gruppen är individer som är benägna att begå brott, för dessa individer har hot om straff föga inverkan, det kan snarare vara en extra sporre i deras kriminella handlande.

¹⁷ www.vv.se/templates/page3_12402.aspx

¹⁸ *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet* s. 23f.

¹⁹ A.a. s. 33.

²⁰ Ibid.

²¹ A.a. s. 35.

²² Ibid.

4. Metod

Undersökningens resultat är avhängigt hur undersökningen företas. Därför är valet av metod en viktig del.

Det finns två olika undersökningar; informantundersökning samt respondentundersökning. Informantundersökningen använder undersökningens person för att kunna skildra en händelse, mer som ett vittne, medan respondentundersökningen är intresserad av undersökningens personens egna tankar och idéer.²³ För detta arbete är det aktuellt med respondentundersökning. Respondentundersökning förgrenar sig i samtalsintervjuer och survey- eller frågeintervjuer. Dessa två förgreningar skiljer sig inte markant från varandra utan har snarare en gradskillnad. Detta gör att det inte bör föreligga några hinder att utföra en undersökning utifrån en blandning av dessa två respondentundersökningar. Blandningen består i att studien är intresserad av hur människor beter sig i trafiken vid fartkameror både de själva och andra medtrafikanter (erfarenheter i trafiken) samtidigt är det av intresse att veta bakgrunden till detta beteende och vad människor har för tankar och åsikter om fartkameror och dess inverkan på trafiken. För att nå bägge dessa perspektiv har jag valt en sammanblandning av samtalsintervjuer och frågeintervjuer.

4.1 Samtalsundersökning

Samtalsintervjuer utförs utan att slaviskt följa tidigare fastställda frågor, undersökningen sker mer ostrukturerat. Önskvärt är att i ett samtal få till en dialog och därigenom kartlägga människors uppfattning på ett visst område. Urvalet sker genom att sätta tankar och uppfattningar främst genom att det är dessa man vill åt. Man använder sig av begreppet teoretisk mättnad vilket infaller då inga nya tankar på området tillkommer fast man tar till ytterligare analysenheter. Urvalet sker strategiskt då man utifrån vissa intressanta egenskaper hos undersökningens person vill försöka utveckla undersökningen. Undersökningen vill fånga upp så många ytterligheter som möjligt för att nå teoretisk mättnad. Om man nu ska använda begrepp som kvalitativ- och kvantitativundersökning, vilket vanligtvis inte förespråkas då detta kan vara missvisande, kan samtalsintervjun räknas till en mer kvalitativundersökning än exempelvis frågeundersökning som anses vara mer kvantitativ då de ofta omfattar större mängd undersökningens personer, så behöver dock inte falla vara.²⁴

4.2 Frågeundersökning

Inom frågeundersökningar finns två undergrupper; intervjuundersökning som bygger på muntlig kommunikation samt enkätundersökning som bygger på skriftlig kommunikation. Vid frågeundersökningar ställs ofta samma frågor till undersökningens personer. Dessa undersökningar vill få fram hur vanligt förekommande en viss attityd eller tanke är och sedan eventuellt se till varför vissa kategorier svarar olikt andra kategorier.²⁵ Frågeundersökning anses vara mer generaliserbar än en samtalsintervju.²⁶ Generaliseringen hänger mycket ihop med urvalet av undersökningens enheter. I en frågeundersökning sker det ofta ett slumpmässigt urval ur en bestämd population.²⁷ Undersökningen ser till frekvensen av vissa svar för att

²³ Metodpraktikan Esaiasson, s. 253f.

²⁴ A.a. s. 256.

²⁵ A.a. s. 255.

²⁶ A.a. s. 255f.

²⁷ A.a. s. 256.

sedan genom en hypotetiskprövning försöka förklara eventuellt förekommande skillnader i svar/åsikter.²⁸

4.3 Undersökningens utformning och genomförande

Syftet med insamling av empiri är att utröna allmänhetens åsikter och beteende kring ett visst specifikt ämne. Insamling av empiri till denna undersökning kommer som sagt var en blandning av samtal- och frågeundersökning. Detta på så vis att undersökningen kommer att utgå ifrån vissa i förväg författade frågor, detta för att få en viss struktur vilket även gör en jämförelse av analysenheternas svar lättare. Ambitionen ska dock vid intervjuutillfället vara att få igång ett kortare samtal utifrån dessa frågor. Att denna form valts är genom att undersökningen dels söker efter lite djupare idéer, tankar och åsikter kring ämnet och dels hur vanligt förekommande vissa tankar och åsikter är samt varför eventuella skillnader i tanke och åsikter förekommer.

Då studier visar att det är vanligare att människor ställer upp på en intervjuundersökning framför en enkätundersökning känns valet tryggt. Dessutom kan en muntlig kommunikation förekomma bortfallsanalys vid eventuella bortfall genom att genast kunna fråga om orsaken till varför en person inte vill ställa upp.²⁹ Svarsfrekvensen är viktig för studiens validitet. Om man väljer att skicka ut frågeformulär måste eventuellt tid även ägnas åt att påminna undersökningspersonerna att fylla i formuläret. Ett intervjuförfarande bör spara in både tid och kostnader. Vidare ger en muntlig kommunikation viss kontroll över frågorna. Man märker om de uppfattas rätt och om de inte skulle göra det kan man eventuell förklara frågan. Det finns även en möjlighet till att följa upp ett intressant sidospår som kommer upp.

Gällande urvalet vill undersökningen fånga in så många olika tankar och idéer som möjligt kring dess ämne. Urvalet av undersökningspersoner kommer därför att ske strategiskt utifrån principen om maximal variation i relevanta individegenskaper.³⁰ I urvalet av de tio personer³¹ som intervjuades varierade egenskaper såsom kön (hälften kvinnor och hälften män), ålder (mellan 22-87), nationalitet (svenskar samt en svenskfödd med rötter i Indien), sysselsättning (variationer såsom bl.a. arbetslös, chaufför, industriarbetare, vårdare, studerande, pensionär, lärare), hemvist (från rena landet till i centrum på en lite större stad), samtliga i undersökningen hade körkort, körkortstiden varierade från 1947–2003. Alla i undersökningen hade tillgång till bil, alla dock inte dagligen. Några körde sin egen bil medan andra ägde den ihop med sin man/sambo. Det var bilar från nyare Passat till en äldre Ford Mondeo. Genom att göra detta val anser jag mig få ett bättre förklaringsvärde till eventuella isärgående/avvikande åsikter. Inkomsten låg i ett intervall från studiemedel på ca 7000 kr/månad till högre inkomster så som 27 000 kr/mån. Sju stycken av undersökningspersonerna pendlade till sitt arbete, de som åkte längst hade ca 4-5 mil enkel resa per dag. Var endast fyra som använde sin bil i arbetet. Det varierade väldigt hur långt de olika undersökningspersonerna körde i snitt per månad då inklusive både arbete och fritid, de som körde i arbete var också de som körde längst i snitt. Överlagset längst körde en kvinna, ca 170-200 mil/mån.

²⁸ Metodpraktikan Esaiasson, s. 255.

²⁹ A.a. s. 260.

³⁰ A.a. s. 287f.

³¹ A.a. s. 286.

Genom att undersökningen endast omfattar tio personer har den ingen ambition att vara generaliserande men om viss mättnad uppnås samt viss överensstämmighet råder i vissa delar kanske ändå vissa riktlinjer kan utläsas.

Genom att undersökningen till stor del är kvalitativ på så vis att det förts tio samtal krävs viss tolkning. Att hålla tolkning rent objektiv är otroligt svårt men det är ändå ambitionen.

Intervjuerna kommer att ske inomhus på ett shoppingcenter där jag går fram till en person som ser ut att motsvara mina olika variabler såsom kön, ålder etc. Presentation sker av mig som person, mitt ärende samt syftet med detta. Undersökningens person ska veta om vad det är för undersökning hon/han deltar i och vad den undersökningen ska användas till. De informeras även om att de kommer att vara anonyma. Anonymiteten bör inte ge undersökningen ett lägre värde. Viktigt att tänka på i denna situation är att det kan vara ett känsligt ämne då man ber undersökningens personer att prata om ett eventuellt kriminellt beteende. Detta särskilt då det finns andra människor omkring dem som kan påverka deras svar.³² Genom att syftet med undersökningen klart anges samt att undersökningens personer garanteras anonymitet hoppas jag att det kriminella elementet i ämnet inte kommer att utgöra ett problem. Sedan tar undersökningen ca 7-10 minuter, i vart fall inte längre. Medan intervjupersonen pratar kommer samtidigt anteckningar att tas för att senare bättre komma ihåg vad de olika personerna sa.

Undersökningen består av 19 huvudfrågor med några underfrågor. Frågorna är korta och okomplicerade. Språket enkelt, tydligt och lättförståeligt samt att frågorna enbart behandlar en fråga åt gången. Ambitionen är att hålla frågorna öppna och inte leda undersökningens person. Det är dock viktigt att vara medveten om att undersökningens person kan bli påverkade enbart av mig som person när jag intervjuar dem. Det kan vara omedvetna saker såsom kön, ålder etc. Detta är inget som man som intervjuare kan göra något åt. Men det är viktigt att ha det i åtanke och att försöka i störst möjliga mån att inte på ett aktivt sätt inverka på personens svar.

5. Presentation av teori

Foucault presenterar en teori om disciplin. Denna disciplin gör människor föremål för makt samtidigt som de är verktyg för den. Makt genom disciplin är blygsam och inte något som någon äger. Makten är integrerad i samhället vilket gör den stark. Foucault tar hjälp av tre begrepp när han talar om disciplin nämligen; den hierarkiska övervakningen, den normaliserande sanktionen samt examen.

5.1. Den hierarkiska övervakningen

Den hierarkiska övervakningen handlar om att se och vara synlig. Den fulländade disciplinära apparaten skulle enligt Foucault se allt, ständigt och endast med en blick.³³ Makt är inte något man äger utan något som integreras i samhället vilket gör en indirekt makt möjlig. Genom att det integreras utövas makten diskret och under tystnad. Då makten är ständigt närvarande är

³² Är medveten om att detta inte är det ultimata intervjustället men i mån av tid har jag ändå valt denna metod och hoppas givetvis att undersökningen ska bli så korrekt som möjligt. (Genom detta val av intervjuplats bör frågeintervjuer passa bättre. Undersökningen kommer att utgå från frågor men jag vill ändå koppla in viss samtalsundersökning för att kunna öppna upp frågorna och följa ett eventuellt sidospår som ändå kan bidra med något till undersökningen. Huruvida det kommer till stånd ett samtal eller inte räddas upp av att jag har frågor i grunden. Hoppas dock på att man i alla fall ska kunna föra en diskussion än ej inget samtal).

³³ Övervakning och straff, Foucault s. 203.

man ständigt på sin vakt och inrättar sig i ordningen och på så vis behövs inga våldsamma ingripande. Den hierarkiska övervakningen är enligt Foucault en ekonomisk nödvändighet.³⁴ Han menar att samhället gör förluster på att människor inte gör det de förväntas göra. Samtidigt har den hierarkiska övervakningen den fördelen att det är lätt att kontrollera efterlevnad av ordningen genom att övervakningen inte sker av fysiska personer som ”patrullerar” bland ”folket”. Vetskapen om att alltid bli sedd utgör alltså ett maktsystem enligt Foucault.

5.2. Den normaliserande sanktionen

Foucault menar att ”Innerst inne i alla disciplinära system finns det en liten straffmekanism”.³⁵ Det disciplinära systemet bildare ett system med sanktioner som ligger parallellt med det straffrättsliga. Det disciplinära systemet är dock mer långtgående då det inkluderar områden som det straffrättsliga lämnat öppna.³⁶ Det disciplinära straffsystemet upprätthåller på så vis både ordning efter stadgade lagar samt ordning efter en definition av ”naturliga och iakttagbara processer: lärotidens längd, den tid som krävs för att genomföra en övning, färdighetsnivå, allt detta hänför sig till en regelbundenhet som också är en regel”.³⁷

Det disciplinära systemet har till syfte att hindra människor från att avvika från den uppställda ordningen, göra dem medvetna om rätt och fel.³⁸ Det viktigaste med ett straff enligt detta system är botgöring för att individ snabbt ska komma in i den ”rätta” ordningen igen. Genom botgöring korrigeras brister och straffet består i att öva på det korrekta beteendet.³⁹ Denna botgöring eller övning ska främst ske genom belöning snarare än bestraffning menar Foucault. ”Syndarna” ska lockas av det de ”skötsamma”, som följer ordningen, blir belönade med.⁴⁰

Vidare ska ordningen enligt Foucault inte delas upp mellan förbud och icke förbud som i brottmålsdomstolar utan i poler av positivt och negativt.⁴¹ Individ ska kunna samla på sig positiva poäng som hon/han kan använda för att botgöra avvikelser i ordningen genom att ta av dessa poäng. Man väger upp straffet på detta sätt. Foucault presenterar ett system med poäng där färg på kläderna även utåt visar upp hur individ ligger till med sina poäng.⁴² Enbart en degradering i poäng, eller äregrader som det talas om, innebär straff för avvikelse från ordningen samtidigt som en uppgradering är en belöning. Denna indelning anger avvikelser samtidigt som den ger en hierarki av förtjänster och färdigheter.

Den normaliserande sanktionen leder till en självkontroll genom att alla kan kontrollera alla genom att individer görs synlig med exempelvis äregrader. På så vis utgör straffsystemet samt belöningsystemet ett ständigt tryck på att rätta sin in i ordningen.⁴³ Detta ger en normaliserande funktion som befäster vad som är normalt.⁴⁴ Makten framtvingar en

³⁴ Övervakning och straff, Foucault, s. 205.

³⁵ A.a. s. 208.

³⁶ Ibid.

³⁷ A.a. s. 209f.

³⁸ A.a. s. 209.

³⁹ A.a. s. 210.

⁴⁰ A.a. s. 211.

⁴¹ Ibid.

⁴² A.a. s. 212f.

⁴³ A.a. s. 213.

⁴⁴ A.a. s. 214.

homogenitet, samtidigt individualiseras personer då dessa görs synliga och möjliggörs för kontroll.⁴⁵

5.3. Examen

Examen kombinerar den hierarkiska övervakningen samt den normaliserande sanktionen.⁴⁶ Normaliserande granskning sker genom hierarkisk övervakning som sedan möjliggör för klassificering, kvalificering samt bestraffning. Examensförfarandet ska enligt Foucault fånga upp individ i en objektiveringsmekanism.⁴⁷ Genom att sätta allt ljus på individen dras individ in i makten utan att makten behöver ta till våld. Att synliggöra individen innebär även att korrigerande av individ kan ske. Om man ser till den traditionella ordningen där makt är det som syns kan man här säga att det föreligger en omvänd ordning.⁴⁸ Den omvända makten säkrar maktutövningen i de allra yttersta förgreningar.⁴⁹ Synligheten befäster maktens grepp om individerna.

Examen inför individualism inte bara genom att synliggöra individen utan att även genom att dokumentera individen. Allt det som skrivs om individen ger upphov i gemensamma koder för att på ett homogent sätt kunna hitta punkter att jämföra, klassificera och kategorisera individer. Utifrån detta kan ett medelsnitt och normer befästas.⁵⁰ Man får ett redskap att mäta helhetsföreteelser.⁵¹

6. Resultatredovisning av intervjun⁵²

Då undersökningen skedde anonymt kommer inte svaren att kunna härledas till någon av undersökningspersonerna. Detta bör inte ha någon betydelse för undersökningen. Undersökningen skedde utan att någon tackade nej till att medverka. Något riktigt samtal blev det inte men i de flesta fall uppkom dock en dialog. Det verkade som om fartkameror är ett ämne som berör. Summering av tendenser kommer nedan att presenteras med inslag av vissa citat för att påvisa dessa tendenser. Redovisning följer intervjufrågornas följd, de olika variabelernas behandlas i avsnitt 4.3 och 7.

En mättnad nåddes relativt snabbt i de flesta frågorna i undersökningen. Konsensus var stor angående vilken effekt som fartkameror har på trafiken. Alla tyckte att fartkameror var bra och att de hade den effekten att de sänkte farten, i alla fall på just den platsen som de stod på. Däremot går åsikterna isär om vilken effekt kamerorna har på hastigheten när de inte är synliga. En kvinna tyckte att kamerorna ”lugnar ner trafiken men samtidigt stör de trafikrytmen när bilister ökar hastigheten när de passerat en kamera och sedan nitar när de ser en ny kamera”. Vidare var det en man som tyckte att kameror lugnar ner trafiken men för att få en generell lägre hastighet krävs mätning mellan kamerorna.

Samstämmighet var stor även gällande den effekt som kamerorna har på undersökningspersonerna som individer. En kvinna sa att ”jag bromsar in när jag ser en

⁴⁵ Övervakning och straff, Foucault, s. 215.

⁴⁶ A.a. s. 216.

⁴⁷ A.a. s. 219.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ A.a. s. 221.

⁵⁰ A.a. s. 222.

⁵¹ A.a. s. 223.

⁵² För att ta del av frågorna som behandlades i undersökningen se bilaga 1.

kamera, ofta sker det per automatik även om jag ligger i rätt hastighet, vill ju inte få böter”. En annan undersökningssperson menade på att då alla kameror inte är i gång samtidigt chansar han ibland. ”Skulle tycka det vore skönt med en farthållare så man inte behöver lägga så stor kraft på att alltid ligga exakt på fartgränsen” så sa en kvinna. Hon menade på att trafiken är som sådan att kör man bara några kilometer för sakta blir man pressad, blinkad på och omkörd. Kör man några kilometer för fort för att eventuellt slippa detta som hon tycker är obehagligt har man i stället kamerorna, därför pressas man till att ligga exakt och utan farthållare kräver detta mycket koncentration och energi vilken skulle ha varit bättre att lägga på trafiken runtomkring. Detta scenario blir särskilt tydligt i korsningar där hastigheten sjunker. En man i undersökningen menade på att han följer trafikrytmen som innebär att farten ökar mellan kamerorna. Detta kommer han antagligen att fortsätta med tills övriga trafikanter vant sig vid kamerorna och trafikrytmen anpassas efter dem. En yngre kvinna körde långsammare inom ett område som hon vet har mycket kameror, men om det istället handlar om ett område med enstaka kameror så höjer hon farten emellan dem för att sedan bromsa in inför en kamera. En man beskrev sitt handlande på liknande sätt, han höll farten mellan kamerorna då han åkte på okända vägar och inte visste vart kamerorna stod. En äldre man sa att han håller rätt hastighet och detta oberoende av kamerorna ”jag vill ju hålla fartgränserna”. En ung tjej tyckte att kameror är bra då ”de tar de som kör förskräckligt” men samtidigt kan de vara jobbiga på så vis att man måste ha full koncentration på dem.

Gällande vilken effekt fartkameror hade på undersökningsspersonerna på olika vägar exempelvis olika hastighetssträckor var oenigheten stor men viss mättnad uppnåddes trots allt. Många åsikter gällande kamerornas generella betydelse på olika vägsträckor kom fram efter att jag hamnat i en dialog med undersökningsspersonerna som utvidgat sig. Undersökningen ger det resultatet att bilister ofta håller fartbegränsningen oavsett kameror på sträckor med lägre hastighet där man kan se en uppenbar fara, medan kamerornas närvaro har större betydelse på sträckor med högre hastighet. ”Kamerorna har nog för mig större effekt på stora vägar, vid låga hastigheter finns ofta skola eller övergångsställen och då håller jag nästan alltid farten ändå” så uttryckte sig en kvinna i undersökningen. Kvinnan tillägger en generell åsikt om att kameror i norrland nog är av mindre betydelse då mentaliteten gällande fart på de glest trafikerade vägarna i norr som fortsätter i oändlighet är annorlunda i jämförelse hos bilisterna i den tätare trafiken i söder. ”Jag känner att det är viktigare att köra i rätt hastighet på exempelvis 30- och 50-vägar än på 90-vägar, jag försöker att efterleva detta men det är inte alltid jag lyckas, särskilt inte om jag är stressad. Jag kör nog mer i 50 om jag vet att det är en kamera där” detta deklarerade en av undersökningsspersonerna.

En man uttryckte på så vis att det inte var någon ide att ha kameror på 30- och 50- sträckor, detta genom att det blir för mycket att administrera vilket man inte klarar av och för mycket kameror som inte är igång ger en försämrade effekt på hela idén med store bror ser dig. Han tyckte att man skulle prioritera 70- och 90-vägar. Han framhöll dock att det är lika viktigt att hålla farten på 30- och 50-sträckor, men att man kan få ner hastigheten på dessa sträckor med låg fart genom andra åtgärder såsom farthinder som är betydligt billigare än kameror. Han tillägger att kameror är dyra och att vajerväg i många fall skulle vara bättre för att få ner hastigheten då ”farthindret” följer med mycket längre och på så vis kan man inte köra fortare än vad bilen framför gör och därför är det ingen ide att stressa. Men framför allt så såg denna man trafikmoralen som den stora bristande faktorn i trafiken och då inte enbart gällande höga hastigheter utan även dumdristiga omkörningar samt bristande kunskaper om trafikregler som bl.a. högerregeln som enligt hans uppfattning i vissa städer överhuvudtaget inte existerar. Många trafikanter behärskar heller inte sin bil, vet inte var de har den vilket innebär en fara

för medtrafikanter och fotgängare. Många kör bara på och struntar i allt fortsätter han. En annan man sa att han håller hastigheten på 30- och 50-väg oavsett om kameror finns där eller inte, medan kamerorna har stor betydelse för att han håller hastigheten på exempelvis 90-vägar. Ytterligare en man i undersökningen uttryckte att han på sträckor med lägre hastighet ligger mer rätt i hastighet oavsett kamera än på sträckor med högre hastighet, detta beroende på att det på sträckor med lägre hastighet inte krävs många km för fort innan körkortet rycker.

På frågan om undersökningspersonerna är rädda för rättsliga sanktioner i samband med kameror var enigheten stor, de allra flesta tycker att det svider i plånboken om de skulle få fortkörningsböter, men det de flesta verkar mest rädda för är att få körkortet indraget. ”Det är inte trevligt att få böter, men jag är mest rädd att mista mitt körkort då jag är så beroende av detta både i mitt arbete och genom att jag bor på landet” detta var svaret från en av kvinnorna som intervjuades. En ung kvinna som inte äger någon bil tyckte istället att böterna skulle vara det värsta då hon hade en ansträngd ekonomi. En man i undersökningen uttryckte det på så vis att han kunde ta böterna men att han inte skulle kunna sköta sitt arbete om han blev av med körkortet och därför skulle en körkortsindragning vara katastrof. En man beskrev sina tankar på så vis att han aldrig fått böter och aldrig sett en kamera ta någon bild, han hade visserligen hört om människor som fått böter genom fartkameror men han tror inte att risken för sanktioner är så stor, men om man mot all förmodan skulle åka fast är bötesbeloppen för höga. En äldre man tyckte det mest skulle vara pinsamt att åka fast för fortkörning dessutom är bötesbeloppen höga.

Skillnaden på en ”vanlig” poliskontroll och en fartkamera verkar bara ha marginell betydelse på hastigheten, detta till trots att undersökningspersonerna tycker det är mer pinsamt att bli konfronterad av en verklig person om man kört för fort. De tycker också att en ”vanlig” poliskontroll är krångligare och tar längre tid då de kanske kollar bilen, kräver att man ska visa körkort och kanske blåsa för alkohol. En annan i undersökningen var av samma åsikt men tyckte också att det skulle var mer pinsamt att bli tagen för fortkörning av en polis än om en kamera tar kort, mer pinsamt med ett personligt möte. ”Poliskontroller har kanske en bättre effekt än kameror genom att de är mer oannonserade och på olika platser” detta menade en man i undersökningen. Han tyckte också att det skulle var mer otrevligt att bli stoppad i en ”vanlig” poliskontroll då det blir mer trasligt genom att man får stanna till och blåsa och visa körkort. ”Otrevligare att behöva möta en polis när man gjort något som man vet är fel svarade en annan av undersökningspersonerna.

En mer känslig fråga kanske var denna om undersökningspersonerna har eller skulle kunna tänka sig att vidta åtgärder för att förhindra mätning när de passerar en fartkamera exempelvis genom att skruva loss nummerplåt, ha GPS som visar vart kamerorna sitter etc. ”Skulle inte kunna tänka mig att vidta några åtgärder, är lite löjligt eftersom man ändå kan åka fast i en ”vanlig” poliskontroll och då blir det ju bara värre”, detta uttryckte en av undersökningspersonerna. En annan skulle kunna tänka sig att ha en GPS som varnade, hon skulle kanske inte själv köpa en och lägga pengar på men skulle det följa med en i bilköpet skulle hon inte plocka bort den. En man i undersökningen skulle nog kunna tänka sig att försöka att undvika att fastna på foto om han kört för fort genom att exempelvis köra med nerfällt solskydd. Han la till att han vet att man inte ska göra så men att böter svider. En annan man i undersökningen skulle inte kunna tänka sig att vidta några som helst åtgärder, utan om han körde för fort skulle han ta sitt straff. ”Genom att jag sällan ligger mer än 5-10 km/h för fort på sträckor med högre hastigheter skulle jag ta dessa böter, så resonerade en man i undersökningen på frågan om att vidta åtgärder för att klara sig ifrån att bli fotad. Han tillade att de som vidtar sådan åtgärder som att ha varnare för kameror eller tecknar försäkring mot

fortkörningsböter eller liknande antagligen är sådana personer som medvetet vill köra för fort, och då i mycket höga hastigheter.

Som sista fråga var om undersökningspersonerna någon gång åkt fast för fortkörning. Det var bara en som hade det. Det var en kvinna som blivit stoppad av polisen för några år sedan. Utöver detta hade en av männen i undersökningen blivit fotad för ca en månad sedan men ännu inte hört något.

7. Analys utifrån Foucaults teori om disciplin

Undersökningen behandlar allmänhetens åsikter och tankar om fartkameror och deras påverkan av människors beteende på vägarna. Utifrån den insamlade empirin i undersökningen som redogjorts för i föregående kapitel, ska jag med hjälp av Foucaults teori om disciplin försöka förklara eller förstå vissa av dessa åsikter och beteenden.

Foucaults begrepp inom disciplin presenteras som den hierarkiska övervakningen, den normaliserande sanktionen samt examen, dessa begrepp kan vara vidsträckt, i denna studie tolkas de översiktligt i tre steg som lite grovt bäst kan beskrivas som att ”syns man kan man kontrolleras och kan man kontrolleras kan man rätta sig in i ledet”. Min tidigare presentation av ämnet i sig är relativt avgränsat samt ger en bra vägledning av hur jag använder mig av Foucaults teori om disciplin utifrån dessa tre begrepp. Med denna korta inledning om hur jag kommer att använda teorin kan analysen börja.

Ovan trestegstankegång är något som de styrande tillämpar för att få medborgare att handla korrekt på ett samhällseffektivt sätt som i sin tur bidrar till att dessa individer själv får nytta av sitt beteende. Detta är något som tydligt kan märkas i trafiken. Utan gemensamma regler som efterlevs skulle situationen på vägarna vara kaotiska. Utifrån detta har staten valt att utöva makt på så vis att ständigt vara närvarande. Foucault menar ju på att makt inte ägs av särskilda individer utan att makt finns närvarande i samhället konstant. Staten har genom detta för att trygga efterlevnaden av hastighetsbegränsningar som i sin tur skulle ge en säkrare trafikmiljö satt upp hastighetskameror för att övervakar medborgarna. Enligt Foucault är det en effektiv och stark makt som formar sina medborgare genom att deras beteende ständigt är synligt. En ännu starkare makt är när medborgarna internaliserat ordningen så de ser det som sin igen ide eller moral.

Enligt Foucault utövas makt genom övervakning under tystnad på ett diskret sätt. Disciplinen är blygsam. Makten påverkar människors handlande och framtvingar en homogenitet gällande människors beteende. Detta genom vetskapen om att man är eller kanske är övervakad och på så vis tänker man sig för i sitt handlande och följer den ordning man vet är att anses som den korrekta. Makten består i att gör personer synliga vilket öppnar upp för kontroll.

I undersökningen kunde man tydligt se ett mönster i att de flesta bilister bromsade in inför en kamera, ibland automatisk då de inte ens körde för fort. Detta påvisar att kamerorna har mer effekt när människor vet att de blir övervakade eller i alla fall att det finns en möjlighet, man gör en rationell övervägning om risken till att bli upptäckt. Det var dock även vissa som chansade på att kameran inte var aktiv när de i hög hastighet passerade förbi dessa. Detta tyder ytterligare på att dessa bilister inte ändrar sitt beteende förrän man vet att man är övervakad och vet att kamera är aktiv, denna grupp chansstagare kallas för delvis benägna att begå brott enligt resonemanget utifrån studien *Strategier för ökad efterlevnad på trafikområdet*. Denna grupp skulle antagligen kunna tänka sig att vidta åtgärder för att

förhindra att få sanktioner för hastighetsöverträdelser. I undersökningen var det en man som skulle kunna tänka sig att genom solskydd försöka förhindra att identifikation skulle kunna ske.

Viktigt från statens sida för att hastighetsregler ska efterlevas är att åtgärder vidtas för överträdelser så det på vägarna finns en vetskap om att de är övervakade och att chansningar inte lönar sig, i undersökningen var det även en påpekning att det inte är någon ide att ha regler som inte kan sanktioneras eftersom de då urholkas. Sedan finns det alltid en kategori av bilister som ändå skulle strunta i vetskapen om övervakning och ändå köra efter eget huvud till och med spurras av äventyret att bli upptäckta, denna grupp benämns som benägna att begå brott i studien *Strategier för ökad efterlevnad på trafikområdet*.⁵³ Denna grupp skulle eventuellt till viss del förhindra sanktioner genom att vidta åtgärder exempelvis inneha GPS, samtidigt skulle del av spänningen försvinna.

Motsats till denna grupp finns en kategori som efterlever hastighetsbegränsningarna oavsett hotet om att de övervakas, detta genom att de gjort reglerna till sina egna, man följer ordningen för att man anser det korrekt inte för att man annars kan risker att straffas, denna grupp benämns som obenägna till att begå brott enligt studien *Strategier för ökad efterlevnad på trafikområdet*.

På våra vägar i dag är det många regler som florerar. Bilister som anser att hastighetsbegränsningar är felsatta eller onödiga eller att man inte håller avstånd till framförvarande bil då detta inte är nödvändigt. Enligt undersökningen föreligger ingen generell internalisering gällande hastigheten på våra vägar, då de flesta resonerar utifrån ett risktänkande och endast ett par i undersökningen kör lagligt oavsett kameror. Däremot kan man se en intressant skillnad på internaliseringen av att efterlevnaden av hastighetsbegränsningar på vägar med lägre hastighet är större än på vägar med högre hastighet. I alla fall är undersökningspersonernas ambition att följa hastighetsbegränsningen på vägar med lägre hastighet större. Det verkar som om en direkt synlig fara såsom övergångsställen, barn som springer på trottoaren, skolor etc, skulle göra att de släpper på gasen. Skulle kunna jämföra detta med att de kontinuerligt har en kamera framför dem, de ser en risk i att köra för fort. Det är två risker vi talar om här den ekonomiska och den fysiska genom att exempelvis skada en fotgängare eller en cyklist. Genom att en direkt fara kan urskiljas kanske bilister inte kör enligt hastighetsbegränsningen utan efter eget huvud vilket tyder på att någon internalisering ändå inte har skett. Samtidigt verkar det inte vara någon i undersökningen som ligger i 30 km/h på en 50-väg på grund av fara, detta kan tyda på att man internaliserat hastighetsbegränsningen som någon annan avgjort som mest lämplig. Oavsett kan man fråga sig hur internalisering kring hastigheter på olika sträckor uppkommit.

En av undersökningspersonerna tog upp en intressant vinkling. Han menade på att man skulle använda kameror på vägar med högre hastighet, där man inte kunde ta till andra alternativ. Han tyckte att man på sträckor med låg hastighet i stället skulle använda fartgupp eller liknande åtgärder och på sträckor med högre hastigheter vajervägar. Dessa åtgärder handlar mer om direkt tvång än Foucaults tanke om indirekt maktstyrning genom övervakning. Genom tvång säkerställer man efterlevnad men internaliseringen motarbetas då det i stället kan riktas ilska mot de personer som beslutat att sätta upp tvången, man ser att någon äger makten att bestämma. Resultaten av de båda åtgärderna kan dock bli den samma men genom Foucaults vis sträcker sig ordningen längre, då man förhoppningsvis tids nog internaliserar ett beteende.

⁵³ Se kort redogörelse för begreppen benägna att begå brott, delvis benägna och obenägna att begå brott i kapitel 1.

När en kamera registrerar en överträdelse registreras fartsyndare och en utvärdering sker av denna person samt situationen, man synliggör individen. Man ser till omständigheter runt omkring och omvandlar denna individs handling till ett värde i en skala så rättvist straff kan utmätas i förhållande till andra fartsyndare. Man får på detta vis ett redskap för att mäta helhetsföreteelser och ett medelsnitt och normer kan befästas, allt i enlighet med Foucaults examensprocess.

Enligt tolkning av Foucaults teori om disciplin räknar den med ett beteende som inte är internaliserat och därför kräver övervakning och botgöring för att till slut nå en internalisering. Om man applicerar detta på fartkameror kan man göra två distinktioner, en i det rättsliga systemet och en i det disciplinära systemet. Kamerorna ingår i båda systemen då dessa system till viss del omfattar detsamma förutom att det disciplinära systemet går mycket längre. Detta innebär att när kameror är synliga och i gång är de kopplade till både det rättsliga som det disciplinära systemet. När kamerorna inte är i gång eller när de inte är synliga tar det disciplinära systemet över då det rättsliga förlorat sin makt att verka.

Som redan konstaterats kräver trafiken regler annars skulle det bilda kaos på mycket kort tid. Att reglerna också följs är en förutsättning för ordning. Om alla följde hastighetsregler skulle alla vinna. Foucault menar att man har ett ekonomiskt och effektivt syfte i att följa regler. Genom att människor inte gör det de av ordningen förväntas att göra blir det svårt att förutsätta beteenden. I trafiken behövs det framförhållning och en tillit att andra bilister gör det de förväntas göra i trafiken. Om en bilist gör ett misstag kan de få stora konsekvenser inte bara för honom utan även för övriga medtrafikanter. Att någon chansar innebär inte att man själv bara tar en chansning utan även chansar åt andra. I undersökningen kan inte direkt genom något svar utläsas att man ser chansningen med hastighetskamerorna enbart som en ekonomisk risktagning och kanske indirekt en chansstagnation med ens liv. Trots detta tycker jag kunna urskilja, kanske beroende på vilka frågor jag ställde, att människor när de talar om hastighetskameror inte har säkerhetstänkande framför sig. När de ser en kamera, som visserligen alla talade gott om i allmänhet, ser de den ekonomiska sanktionen eller en körkortsindragning som den direkta sanktionen. De ser inte sanktionen som kan innebära fysiska skador. Då det är relativt fritt att behandla sin kropp som man tycker finns det egentligen inget led att rätta sig in i, kamerorna kan inte sanktionera en persons egna fysiska skador. Ändå sitter de längs vägarna för att just förebygga fysiska skador och dödsfall. Genom att se det på så sätt fungerar inte övervakning på korrekt sätt genom att sanktionerna riktar sig till det ekonomiska som många kan riskera. Internalisering kanske kan leda till att man är mer benägen till att se grunderna bakom hastighetskamerorna, dvs. säkerhetstänkandet för fysiska skador.

Foucault talar om ett disciplinärt straffsystem som ska hindra människor från att avvika från den uppställda ordningen. Detta straffsystem ligger vid sidan av det rättsliga och är betydligt mer omfattande i sin reglering än det straffrättsliga är. Det disciplinära straffsystemet övervakar områden som det vanliga inte når. I trafiken kan man se detta på sträckor utan kameror eller mellan kameror eller chansstagningar på att kamerorna inte är aktiva dvs. i alla situationer som man vet eller kanske vet att man inte är övervakad och kopplad till de rättsliga sanktionerna. En undersökningssperson vittnar om åtgärder som bilister tar för att berätta för en annan bilist vad de tycker om hans eller hennes kör sätt. Genom att blinka och vräka sig om i irritation när det går för långsam meddelar denna bilist att han inte accepterar den synen som framförvarande bilist hade på hastigheten. Genom att fostra medtrafikanter på detta vis upprätthålls ett disciplinärt straffsystem. Detta straffsystem uppfattade

undersökningspersonen som mycket otrevligt. Det visar också att människor som Foucault menar är verktyg för makten först måste ha tagit till sig den "rätta" ordningen, den rättsliga ordningen, för att kunna fostra andra människor i den. Om man fostrar medmänniskor i sin egen uppfattning kommer denna att till viss del bestå eller spridas. Genom att visa att man tolererar högre hastighet än den utsatta blir det även en signal till andra att acceptans finns och fel beteende normaliseras. En undersökningsperson berättade att han inte kunde hålla fartbegränsningarna förrän resterande trafik också gjorde det. För att detta disciplinära system ska göra människor medvetna om rätt och fel måste först stadgas vad som är rätt och fel. Trafiken är välreglerat och vad som är lagligt rätt eller fel och bör inte utgöra några problem och när detta övervakas verkar det i undersökningen som att de flesta ändå försöker att hålla hastigheten. Däremot rätt och fel i de delar som det disciplinära systemet omfattar råder inte lika stor benägenhet att efterleva ordningen, detta visar på att rättsliga regler gällande hastighet inte är internaliserade i så stor grad att reglerna kring detta efterlevs utan övervakning, men undantag för vissa sträckor med lägre hastighet där det slagit igenom i större utsträckning. Man kan även utifrån detta konstatera att om acceptans inom ett brett spann finns är det svårt att utvärdera korrekt beteende enligt disciplinära systemet som då till skillnad från det rättsliga ej anger exakta handlingsnormer. Det disciplinära och rättsliga systemet kan föreskriva olika regler.

Enligt undersökningen verkar det som om det skulle vara mer krångligt och otrevligare att bli stoppad av en polis. Undersökningspersoner beskriver att det skulle vara mer pinsamt att bli stoppad av en polis när man kört för fort än att bli fotad av en kamera. Utifrån Foucault teori bör "vanlig" poliskontroll som tar en fartsyndare vara att anse som mer synligt vilket gör att sanktionerna både kan höra till det rättsliga som det disciplinära systemet. Detta genom att fotas man av en kamera är man ganska osynlig ut mot allmänheten, visserligen kategoriseras man och jämförs även när ett foto tas men inte på samma direkta sätt som när en polis säger till att man kört för fort och att detta är fel. Man kanske i större utsträckning förstår att det är fel inte bara utifrån det rättsliga utan att andra människor faktiskt tycker att det är fel. Man får direkt stå till svars för sitt beteende och motiveringen därtill ifrågasätts.

Det viktigaste med straff i det disciplinära systemet är enligt Foucault botgöring för att individen snabbt ska rätta sig in i ledet och inte längre utgöra en fara för ordningen eller i detta fall fara för medtrafikanter. Straffet syftar till att korrigera brister och öva sig i det "rätta" beteendet. Det rättsliga systemet erbjuder i någon större utsträckning igen botgöring och anpassning till det korrekta sättet att vara.⁵⁴ Det disciplinära systemet inom trafikområdet har slagit igenom på det vis att bilister vet om att det är en viss risk i att köra bil, men ser inte risken kopplad till hastighet eller att de i alla fall inte bryr sig om den. Genom att internaliseringen av den "rätta" ordningen inte kommit särskilt långt är det svårt att få det disciplinära systemet att fungera. Det krävs ju att medtrafikanter reagerar på ett icke korrekt beteende och meddelar detta till fartsyndaren för att beteende där man inte är övervakad ska kunna sanktioneras. Det är, som redan konstaterats, svårt att få fram vad som är normalt beteende om alla trafikanter kör efter eget huvud och struntar i att sanktionera orätt beteende.

Foucault menar att belöning i det disciplinära system är mer effektiv än bestraffning då man vill få ett korrekt beteende från individen i framtiden. Man ska lockas att bli belönad som de som följer ordningen blir. Genom detta skulle en diskussion om de rättsliga sanktioner för fartsyndare tas om det är lämpligt att hota med bestraffning. I stället skulle eventuellt alla som

⁵⁴ Visst finns det anpassning till det "rätta" sättet och vara när påföljden leder till att en person få en chans att bli av sitt missbruk eller ungdomar som begått brott får information om vad kriminalitet kan leda till i förlängningen men i det stora hela är detta en liten del av det rättsliga systemet.

sköter sig få en ekonomisk belöning. Resonemang kring ekonomisk sanktion eller belöning slår dock ofta fel genom att människor är olika känsliga för denna typ sanktion/belöning. Men framför allt kan man se det på så sätt att om alla, oavsett samhällsklass, skulle utöva korrekt beteende i trafiken så skulle det gagna alla på liknande sätt. För att få det rättvist för allt kanske det inte kan vara millimeterrättvisa på vägen dit. Grunder ligger i att man blir belönad inte i hur mycket man blir belönad.

Foucault talar även om att man ska kunna samla på sig poäng som man kan använda istället för att göra botgöring. Han anser det även viktigt att visa upp poängstatusen vilket kan tolkas som att ju fler som visar att de följer ordningen, som görs synliga, ju mer normaliserat blir det att följa den rättsliga ordningen. Problemet med detta är ju att botgöring klingar negativt, något man vill slippa. Enligt tidigare resonemang ska ju belöning, inte bestraffning, råda. Att visa upp poängstatus är kanske en bra idé då bilister genom dessa visar att de inte accepterar avvikande beteenden. För att detta ska få genomslagskraft krävs dock ett allmänt tyckande att ordningen och poängstatus är något eftersträvänsvärt annars får de ingen effekt. Hur det sen skulle genomföras i praktiken är en annan fråga.

Undersökningen tog upp ett flertal olika variabler för att eventuellt kunna förklara vissa svar och beteenden. De variabler som togs upp var ålder, kön, nationalitet, hemvist, innehar körkort, hur länge de haft körkort, har tillgång till bil, vilken bil de vanligtvis kör, yrke, inkomst, pendlare, beroende av bil i arbetet samt hur långt de i snitt kör i månaden då både i arbete och på fritid.

Det var svårt att hitta någon förklaring till svaren genom variablerna då många av svaren var mycket samstämmiga. Det man ändå kan utläsa var att de som var mest rädd att bli av med körkortet var de som var beroende av det i sitt arbete då både för att ta sig till sitt arbete och använda bilen i arbetet samt de som var bosatta på så vis att bilen var deras enda alternativ. Genom detta beroende slår sanktioner såsom körkortsindragningar mycket hårt mot de personer som verkligen är beroende av bilen. Genom detta kan man tycka att dessa personer skulle vara extra påverkbara av risken att förlora sitt körkort. Genom undersökningen kan ett sådant mönster inte urskiljas. Visst erkänner de att det vore en katastrof att bli av med körkortet men det verkar inte i högre utsträckning ha internaliserat hastighetsbegränsningarna än de övriga i undersökningen som i mindre utsträckning var beroende av bil.

Samhället gör oss beroende av bil genom att uppställa principer om att man inte ska ha några begränsningar i sin förmåga att kunna arbeta på annan ort, vara flexibel, berest etc. I samhället råder även en accepterad stress som verkar vara en bidragande faktor till att man struntar i eller tar chanser med hastigheten. Staten ger olyckligtvis två riktlinjer som krockar med varandra, hastighetsbegränsningar samtidigt som bilåkandet ökar genom samhällets krav och stressen höjer farterna. När två riktlinjer krockar på detta sätt kommer medborgarna att bryta mot en av dem. Att hinna med det man planerat ligger ofta närmare än att hålla hastighet när ingen ser därför är det riktlinjen och bestämmelser kring begränsad hastighet som får ge vika för kraven och stressen.

En av undersökningspersonerna bor i centrum på en lite större stad och tar sig oftast fram utan bil medan de flesta i undersökningen som tyckte att det skulle vara en katastrof att bli av med körkortet bodde lite utan för byar och städer där kollektivtrafik inte fungerade. Andra faktorer som skulle kunna påverka internaliseringen var att ekonomiska sanktioner slog hårdare för ett par undersökningspersoner då deras inkomst är låg, men inte heller de hade i någon högre grad internaliserat hastighetsbegränsningarna. Snarare var det äldre personer, över 70 år, som

varken redogjorde för ett stort behov av körkort eller att de hade en ansträngd ekonomi som till större del internaliserat hastighetsbegränsningen. Det verkade som om dessa undersökningsspersoner hade en annan mentalitet till trafik, en annan körmoral som inte gick ut på att så snabbt som möjligt ta sig från A till B, utan göra det så säkert som möjligt, det får ta den tid det tar. Känner man som äldre av sina begränsningar som människa mer än man gör som ung?

Vad undersökningen visar har inte tiden på innehav av körkort något med beteende kring fart att göra utan det verkar mer som om åldern har betydelse, vilket i och för sig kan hänga ihop med tiden man haft körkort. Alla undersökningsspersonerna hade körkort. De undersökningsspersonerna som hade ett högt snitt på vad de åker på en månad hade i allmänhet fler åsikter om kamerorna. De tyckte i allmänhet att de var bra men att de kanske inte fullt ut hade den effekt som de ska. De var också den kategori som upplevde att kamerorna även kunde vara jobbiga genom att de störde trafikrytmen samt tog koncentration från annat som kanske var viktigare. Gällande kön var det endast en kvinna som faktisk fått fortkörningsböter. Hon var också den person i undersökningen som körde markant mest per månad i snitt ca 170-200 mil, både på fritid och i arbete. Annars verkar män ha en något mer aggressiv inställning till hastighet. Enligt undersökningen syns en tendens till att de är mer benägna till att chansa men även flera kvinnor i undersökningen visade tendenser till liknade beteende. Yrke verkar inte ha någon betydelse på beteendet kring fartkameror annat än på det sättet att de som behöver sin bil i arbete är mer måna om att behålla sitt körkort, de verkar mer öppna för att ta höga bötesbelopp bara körkortet inte tas. De som pendlade till arbetet i undersökningen hade ungefär kring 4-5 mil enkel resa till arbetet dagligen. Det var ofta de som också kunde gasa upp emellan kamerorna för att sedan bromsa när de såg en kamera, detta fungerade väl då de kände till de vägar de åker på väldigt bra och visste var kamerorna sitter. Denna kategori var även de som tog upp andra brister och farligheter i trafiken än hastigheten såsom bristande trafikmoral med bl.a. farliga omkörningar. Varken nationalitet, om det är ens egen eller annans bil man kör eller bilmodell kan i undersökningen inte utläsas som någon förklaring till olika beteenden.

För att återknyta till den inledande forskningsfrågan kan konstateras utifrån undersökningen att människors beteende i hög grad påverkas av kamerornas närvaro, även om vissa undantag finns. Kamerorna gör att hastigheten sänks, i alla fall just direkt i anknytning till dem. Det verkar som om hastigheten mellan kamerorna inte påverkas i lika hög grad. Möjligtvis påverkas hastigheten mellan kamerorna om det är en sträcka med väldigt många kameror och föraren inte är riktigt säker på vart exakt kamerorna sitter. De flesta förare är rädda för sanktioner så som att bli av med sitt körkort, de skulle heller inte vilja bli föremål för de ekonomiska sanktionerna. Utifrån detta kan man tydligt se att det är de rättsliga sanktionerna som avskräcker. Säkerhets tänkandet har en underordnad betydelse och någon internalisering har inte skett.

Egna kommentarer

Trafik och dess regler är ett intressant ämne då det föreligger en mängd olika normer kring hur man bör förfara i trafiken. Hastighet och olyckor hänger tätt ihop. Det är beklagligt att denna mängd av normer som finns gällande hastighet försvårar för ett mer homogent uppifrån styrd hastighetstänkande. Varje år skördar trafiken dödsoffer eller skadar människor svårt. Som jag varit inne på i uppsatsen verkar det mer handla om att vi inte tänker säkerhet för person när vi tänker hastighet, vi har vidare svårt att relatera hastighet till vad det innebär i risk och effekter vid en krock. När man pratar hastighet och fartkameror är det de ekonomiska sanktionerna samt risken att förlora körkortet som man fasar för. Man talar mindre om att man är rädd för sin person om man kör fort. Givetvis påverkar frågornas utformning vilka svar man får men jag tycker ändå urskilja denna tendens, vilket jag även till viss del varit inne på i uppsatsen.

Vidare gällande säkerhetstänkande så ser man dagligen reklam på nya moderna bilar som berättar om sin krocksäkerhet etc. Detta kan invagga personer i trygghet och ge falska förhoppningar att en krock inte skulle leda till skada. För att komma in på rätt riktning, att få upp säkerhetstänkandet för person, bör man informera vad hastighet gör i en krock. I broschyrer har man jämfört en krock i en viss hastighet med att falla ett visst antal meter lodrätt rakt ner. När man ser sådana siffror blir hastigheten mer verklig. Så länge som inte säkerhetstänkande för person är verksamt på våra vägar som håller hastigheterna nere tror jag på Foucaults linje med tankar om belöning. Att inneha bil innebär stora kostnader. Genom att på något vis reducera dessa kostnader om man sköter sig genom att hålla utsatt hastighet skulle det var mer eftersträvänsvärt att hålla hastigheten. Detta skulle stämma väl överens med vad människor i trafiken i dag anser som avskräckande.

Källförteckning

Doktrin

Esaiasson, Peter m.fl., *Metodpraktikan – konsten att studera samhälle, individ och marknad*, andra upplagan, Stockholm 2004.

Foucault. Michael, *Övervakning och straff*, andra upplagan, Lund 1998.

Svensson, Måns, *Strategier för ökad efterlevnad på trafikområdet – Lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner*, research Report in Sociology of Law 2005:1, Lund 2005

Offentligtryck

Personuppgiftslagen (1998:201)

Trafikförordningen (1998:1276)

Lag (2001:558) om vägtrafikregister

Vägmärkesförordningen (2007:90)

Proposition 2003/04:160, Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.

Övrigt

Vintergatan 2007 s. 3 broschyr från Vägverket.

www.vv.se (vägverkets hemsida)

Broschyr från vägverket, utskrivet 8/1-08

www.vv.se/filer/18038/r%C3%A4H%20hastighet%20kan%20%20r%C3%A4dda%20liv.pdf

Vägverkets sida, uppdaterat 22/12-07, www.vv.se/templates/page3_561.aspx

Vägverkets sida, utskrivet 8/1-08

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1610/88502_hastighetskameror_for_okad-sakerhet.pdf

Vägverkets fakta om trafiksäkerhetskameror, uppdaterat 07-11-04

www.vv.se/templates/page3_15964.aspx

Vägverkets information om nytt vägmärke för automatisk trafikövervakning, uppdaterat 07-11-12, www.vv.se/templates/page3_15970.aspx

Vägverkets information om rättssäker hantering av trafiksäkerhetskameror, uppdaterat 07-04-11, www.vv.se/templates/page3_15968.aspx

Rapport (PowerPoint), utskrivet 8/1-08, www.vv.se/templates/pages3_12402.aspx

Information om nollversionen, uppdaterat 07-01-11, www.vv.se/templates/page3_630.aspx
samt
http://publikationswebbutikenvv.se/upload1070/88825_saker_trafik_nollvision_pa_vag_utg_3.pdf

Bilaga 1

Då det var en muntlig undersökning i form av en blandning mellan fråge- och samtalsundersökning är frågorna endast som ett stöd och togs i de olika intervjuerna inte upp i sin exakta formulering och ordning. Samtliga frågor behandlades dock i alla intervjuer.

1. Kön
2. Ålder
3. Nationalitet
4. Hemvist
5. Innehar körkort
6. Hur länge har du haft körkort?
7. Har du tillgång till någon bil?
8. Vilken slags bil kör du vanligtvis?
9. Yrke
10. Inkomst
11. Pendlar till ditt arbete?
12. Använder du bilen i ditt arbete?
13. Hur långt kör du i snitt per månad (inklusive i arbete och på fritiden)?
14. Vad tycker du om fartkameror?
- 15 a. Har fartkameror någon effekt på dig?
- 15 b. Om ja, vilken/vilka effekt(er)?
- 15 c. Om ja på 15 a, har de samma effekter på alla vägar?
16. Är du rädd för sanktioner?
- 17 a. Ser du olika på ”vanliga” poliskontroller och fartkameror?
- 17 b. Om ja, varför?
18. Har du eller skulle du kunna tänka dig att vidta åtgärder för att förhindra mätning när du passerar en fartkamera?
19. Har du åkt fast för fortkörning?